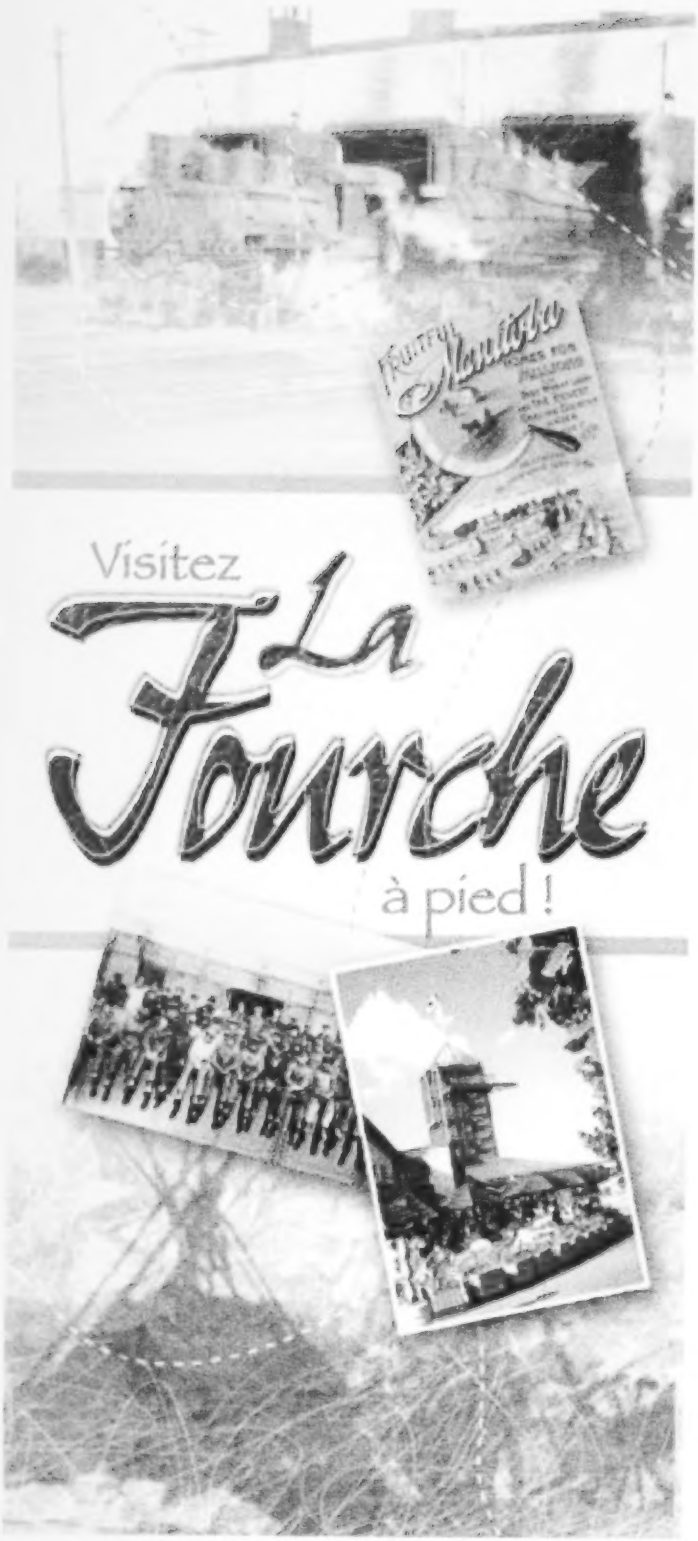
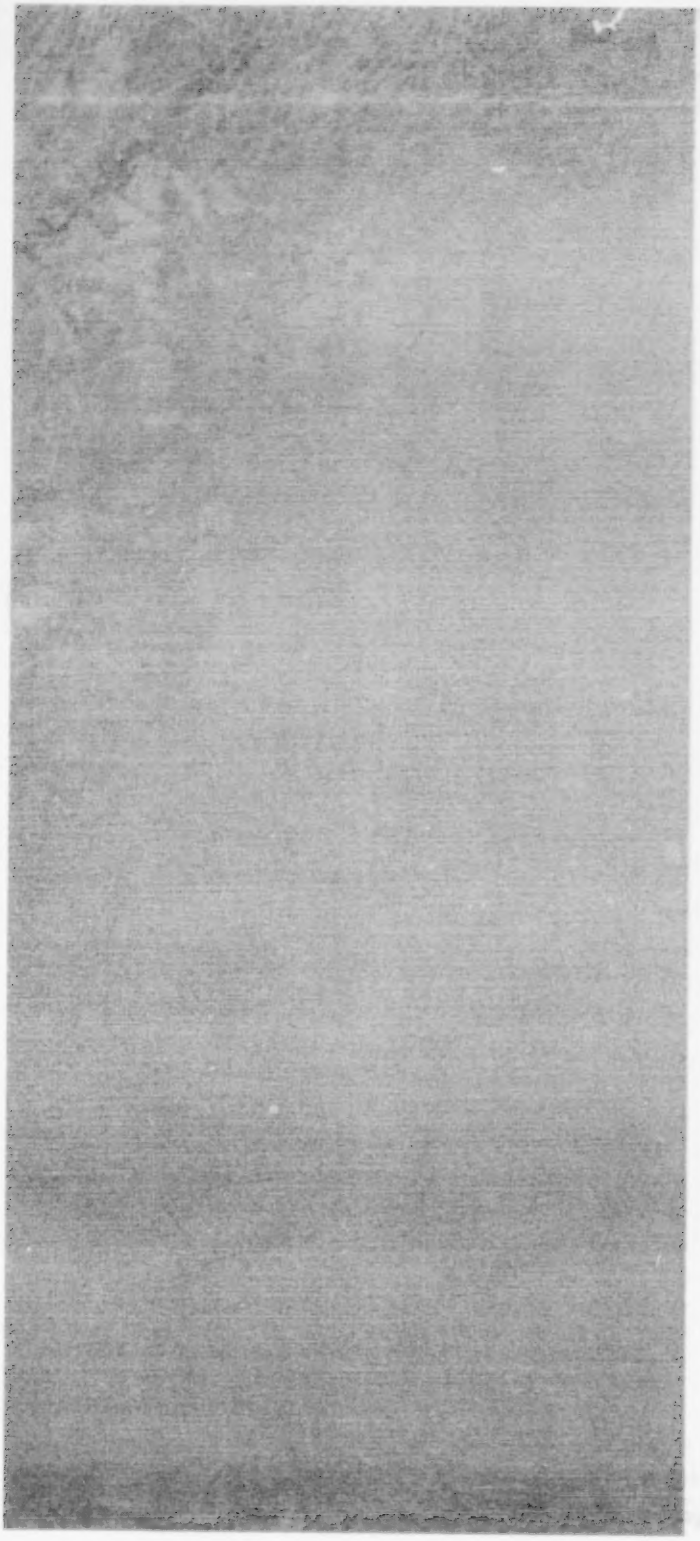

Visitez
La Fourche
à pied !

2008-05188/



Visitez La Fourche à pied !

Comment utiliser le guide...

MINI-VISITES

La présente publication présente six mini visites, chacune d'elles ayant pour thème les événements historiques importants de La Fourche et les étapes tournantes de son développement. Chacune de ces visites comprend :

- une courte introduction;
- les faits historiques saillants de l'époque concernée;
- une carte de La Fourche indiquant les plaques d'interprétation, les images ou photos, et les endroits où sont racontés en détail ces épisodes historiques.

Les principales époques historiques sont présentées de telle sorte que vous pouvez remonter dans le temps. Commencez par vous familiariser avec le présent, puis reculez dans le temps.

PRENEZ VOS RÉFÉRES

Vous faites face à l'ouest si vous voyez le dôme et le toit verts de la gare et de l'hôtel Fort Garry respectivement, au nord si c'est le toit rouge de l'estrade de la Scotiabank qui est dans votre champ de vision, à l'est si vous voyez la rivière Rouge (la plus large), et enfin au sud si vous êtes tourné vers la rivière Assiniboine (la moins large).

Introduction

Bienvenue aux nouveaux !

L'endroit où vous vous trouvez est, depuis des milliers d'années, le théâtre d'une immense activité. Il a vu l'arrivée et le retrait de massives langues glaciaires, puis de grands lacs à la faune abondante et variée, puis de nouvelles terres regorgeant d'autres espèces végétales et animales. C'est alors que sont arrivés les hommes : d'abord des bandes autochtones, puis des marchands de fourrures et enfin des colons. Puis le lieu a connu la technologie, les locomotives à vapeur et le chemin de fer. On y a construit des quais, des ponts, des usines, puis les automobiles sont arrivées. Aujourd'hui, il s'agit d'un lieu complètement différent encore une fois : on l'a fait renaître et on lui a donné une nouvelle vie publique.

Prenez place !

S'il s'agit de votre première visite, parcourez le lieu des yeux et donnez libre cours à votre imagination!

Imaginez-vous au milieu de centaines d'ouvriers immigrants du chemin de fer, travaillant ardemment dans l'un des bâtiments de la gare de triage. Tout en réparant les lourdes locomotives à vapeur qu'on a remorquées dans la rotonde, vous entendez des douzaines de langues complètement étrangères à votre oreille. Ou peut-être travaillez-vous dans les écuries, vous occupant des centaines de chevaux qui servent à tirer les chariots, qui transportent la marchandise déchargée des chariots couverts jusqu'au quartier des entrepôts tout près?

Donnez libre cours à votre imagination encore davantage et vous entendrez le sifflement des bateaux à vapeur, puis à leur arrivée, vous serez absorbé par le mouvement incessant des gens et de la marchandise sur le bord de la rivière. Vous serez ébahi de voir comment ces gros bateaux, ayant souvent une barge en remorque pour accroître leur capacité de transport, sont déchargés. Vous n'avez plus à commander vos articles ménagers en Angleterre et à les attendre pendant un an. Vous pouvez maintenant commander vos marchandises à St. Paul, au Minnesota, et les recevoir en seulement quelques semaines. Les bateaux transportent des produits de première nécessité, comme du sucre et du thé, des graines de semence, des roues de chariot, des barils de nourriture, de la machinerie et des pièces, des médicaments et même du bois d'œuvre calibré pour la construction. Cependant, le chargement contient aussi des articles plus luxueux : des pièces de tissu fin, des robes chic et de beaux costumes, les équipements agricoles les plus modernes ou des épices exotiques de partout dans le monde. Et ce n'est pas tout... descendent aussi des passagers, plus de 200 sur les plus gros bateaux. Ce peut être des hommes d'affaires des États-Unis venant à la colonie de la rivière Rouge pour faire du commerce ou y ouvrir un bureau, des parents de l'Est du Canada arrivant en visite, ou des familles d'immigrants au regard un peu perdu.

Où que vous emporte votre imagination, en venant à La Fourche, vous revoyez un pan de son histoire et contribuez à un nouveau chapitre.

Aujourd'hui et demain

MINI-VISITE I

La Fourche attire chaque année plus de cinq millions de visiteurs curieux de découvrir ce célèbre « lieu de rencontre ». Et tout le monde y trouve son compte : que l'on veuille en apprendre sur le riche patrimoine de l'Ouest du Canada et le rôle que La Fourche y a joué, ou flâner dans les douzaines de boutiques uniques en leur genre, ou manger dans l'un des nombreux restaurants ou encore faire une promenade en bateau sur la rivière ou à pied.

La terrasse des restaurants et la tour (The Forks North Portage Partnership)

Au 20e siècle, l'activité à La Fourche est dominée par les Chemins de fer nationaux du Canada. Peu à peu cependant, les techniques de transport évoluent et, par conséquent, l'activité ferroviaire perd de son importance. C'est alors qu'on pense à restaurer le site pour en faire un lieu public. Ainsi, en 1986, on signe une entente de 3,5 millions de dollars en vue de la création d'un lieu historique national, dont Parcs Canada (à l'époque organisme du ministère de l'Environnement) sera le propriétaire et l'exploitant. Le mandat

Bâtiments désaffectés de l'ancienne gare de triage Est du CN (The Forks North Portage Partnership)

L'esplanade Riel relie La Fourche à Saint-Boniface (The Forks North Portage Partnership)

Le Marché de La Fourche la nuit (The Forks North Portage Partnership)

de Parcs Canada, à savoir « protéger et mettre en valeur des exemples d'importance nationale du patrimoine naturel et culturel du Canada, et encourager la compréhension, la connaissance et la jouissance de ces endroits par le public de façon à en assurer l'intégrité écologique et commémorative pour les générations actuelles et à venir », se concrétise au nouveau lieu historique national. Grâce à l'Opération centre-ville de Winnipeg, organisation tripartite, on réunit des fonds pour réaménager le lieu à l'intention du public.

La place principale du Marché de La Fourche (The Forks North Portage Partnership)

Après une série d'études de faisabilité et de consultations auprès du public, les gouvernements du Canada et du Manitoba, de pair avec la Ville de Winnipeg, établissent en 1987 la société The Forks Renewal Corporation, dont le mandat est de créer « au confluent des rivières Rouge et Assiniboine, un lieu de loisirs et de rassemblement toute saison, spécial, distinct et polyvalent, c'est-à-dire un lieu de loisirs et de commerce, mais qui commémorerait aussi l'histoire et la culture, et enfin, qui serait résidentiel. » Depuis ce temps, La Fourche est devenue le cœur spirituel de la ville. Le public en est très fier et s'y sent chez lui. Le réaménagement ne se fait cependant pas sans controverse, car des visions conflictuelles font l'objet de discussions au sein du public. Il est difficile de trouver l'équilibre parfait. Une chose est certaine : le débat se poursuivra, rappelant constamment aux gérants de La Fourche qu'elle occupe une place importante dans le cœur du public.

Bal au son d'un orchestre sous la tente centrale (The Forks North Portage Partnership)

Sculpture sur neige (The Forks North Portage Partnership)

Autochtone faisant la danse des cerceaux pendant les célébrations du Jour de la Terre (The Forks North Portage Partnership)

Faits saillants de l'ère moderne

1972 : Un tronçon de 160 kilomètres de la rivière Rouge, partant de la frontière internationale et allant jusqu'à Lower Fort Garry, est désigné principale route historique de l'Ouest du Canada, et des fonds fédéraux sont prévus pour « commémorer les routes de communication historiques du Canada, tout en les protégeant et en les adaptant en vue d'usages à des fins récréatives. »

1986 : Création du Groupe de travail tripartite sur les East Yards, suivi de l'établissement de la Forks Renewal Corporation l'année suivante ayant pour mission de superviser le réaménagement du site adjacent aux terres de Parcs Canada. Un budget d'environ 20 millions de dollars est accordé sur cinq ans.

1988 : Une entente en vertu de laquelle les Chemins de fer nationaux du Canada cèdent la presque totalité de leurs terres à La Fourche moyennant une somme d'argent et un immeuble à bureaux à Vancouver (C.-B.) est un premier pas vers la transformation de la gare de triage à La Fourche.

Été 1989 : Ouverture officielle du lieu historique national du Canada de La Fourche : il comprend une promenade riveraine, un amphithéâtre, un quai, un terrain de jeux des Aventuriers du patrimoine et une aire d'interprétation.

1989 : La Fourche, telle que nous la connaissons aujourd'hui, prend forme avec l'ouverture du Marché de La Fourche créé en joignant deux écuries en briques d'une ancienne compagnie de camionnage, dont la construction originale remontait à 1910 et 1911. On y a amplement d'espace pour des boutiques, des restaurants et des bureaux.

1990 : L'artiste manitobain, Marcel Gosselin, est lauréat du concours national de sculpture pour son œuvre intitulée le Sentier du temps.

1990 : Ouverture de la patinoire couverte.

1991 : La construction de la marina est terminée, avec son port permanent, l'aménagement en espaliers et le phare : c'est l'un des endroits les plus prisés du public à La Fourche.

1993 : Ouverture du Cercle commémoratif Oodena, centre spirituel de La Fourche. Le terme oodena est ojibway et signifie « cœur de la communauté ». Cet endroit ovai et concave, recouvert de pierres, rappelle les liens anciens qui unissaient les premiers humains à leur environnement. Autour de la cuvette de trois mètres de profondeur, sur les pentes de laquelle les gens s'assoient pour voir des pièces de théâtre, on trouve huit armatures sculptées en acier : ce sont des poteaux guides pour l'orientation céleste.

1993 : Le Johnston Terminal, un ancien entrepôt massif de chambres froides (construit entre 1928 et 1930) est transformé en un complexe de boutiques et de bureaux, dont le centre Explorez le Manitoba.

1994 : Ouverture du Musée des enfants du Manitoba. La construction d'origine date de 1889 et s'appelait le B&B Building (pour Brakes and Boiler Building, jusqu'à ce qu'il soit rebaptisé Bridges and Building Department); on le connaît actuellement sous le nom d'édifice Kinsmen.

La marina de La Fourche
(The Forks North Portage Partnership)

Le sentier d'hiver sur la rivière gelée (The Forks North Portage Partnership)

Le tournoi « Shinny » sur la rivière (The Forks North Portage Partnership)

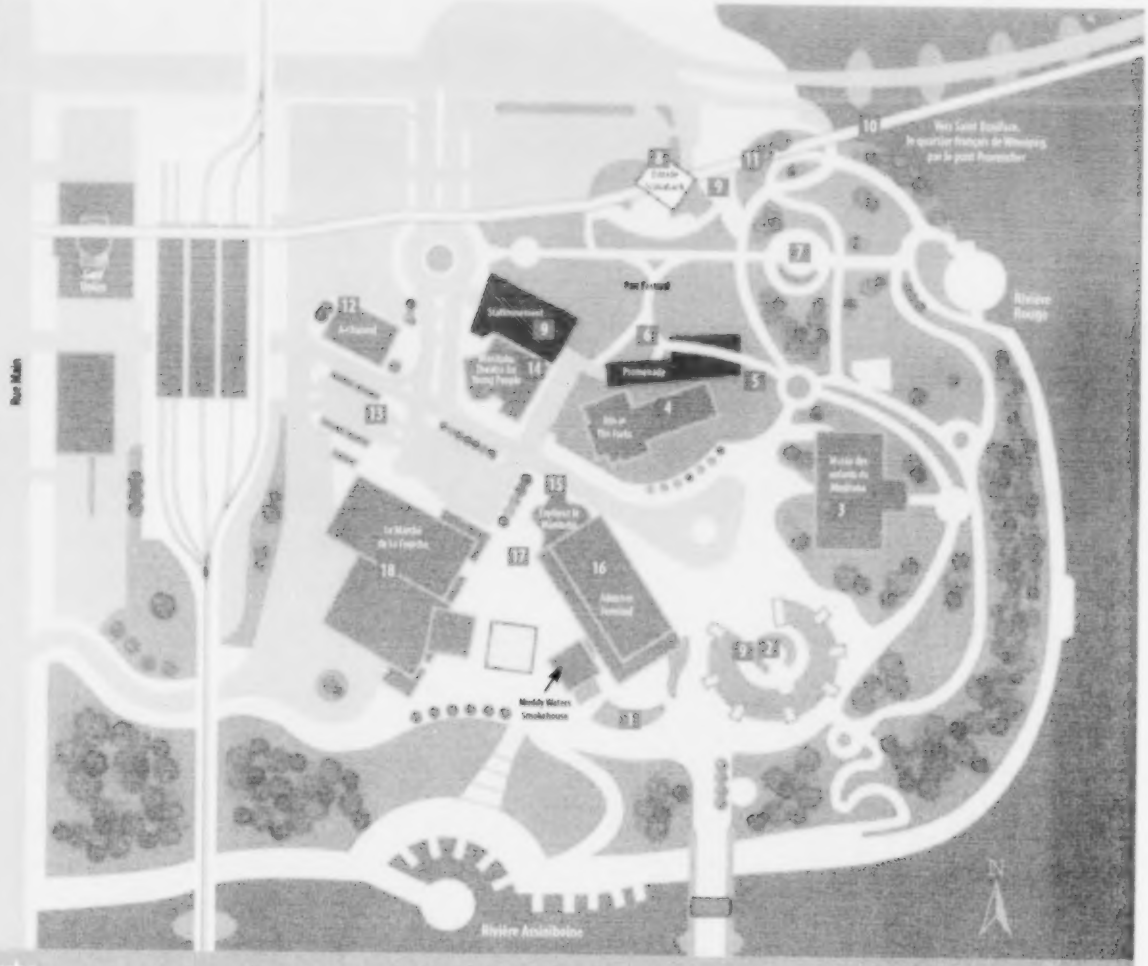
1995 : Création du partenariat Forks North Portage Partnership dont le mandat consiste « à agir comme catalyseur, encourageant des activités pour les gens du centre-ville par le biais de partenariats publics et privés et de stratégies de revitalisation, et à œuvrer dans le but d'obtenir l'autonomie financière. » À La Fourche, le partenariat s'efforce de créer « ...au confluent des rivières Rouge et Assiniboine, un lieu de loisirs et de rassemblement toute saison, spécial, distinct et polyvalent, c'est-à-dire un lieu de loisirs et de commerce, mais qui commémorerait aussi l'histoire et la culture, et enfin, qui serait résidentiel. »

2000 : En hommage aux Autochtones à l'occasion du nouveau millénaire, on installe 21 bâtons de jeu, création de l'artiste Robert Houle, le long de la promenade riveraine.

2004 : Les liens historiques entre les villes de Winnipeg et de Saint-Boniface sont renoués grâce au sentier Promenade Broadway et au pont piétonnier baptisé Esplanade Riel. Les deux centres majeurs sont donc de nouveau liés comme ils l'étaient avant l'installation de la gare de triage et la construction, en 1911, de la gare Union, rue Main, qui barre la voie historique entre Broadway et le boulevard Provencher, via l'ancien pont Broadway.

Aujourd'hui et demain

MINI-VISITE 1



À voir à La Fourche

1. **Parcelles de prairies de hautes herbes,** deux jardins qui mettent en valeur la diversité florale qui jadis couvrait la majeure partie du Sud du Manitoba mais qui est aujourd'hui en voie de disparition
2. **Cercle commémoratif Oodena**
3. **Musée des enfants du Manitoba**
4. **Hôtel Inn at the Forks**
5. **Vasque** des Jeux panaméricains de 1999 à Winnipeg
6. **Station de météorologie d'Environnement Canada**
7. **Sculpture Le Sentier du temps**
8. **Estrade Scotiabank,** lieu de bon nombre de concerts et d'activités en plein air
9. * **Pierre taillée** dans du grès de Boissevain au Manitoba; il s'agissait de pierres posées à côté des rails de chemin de fer. Elles ont été restaurées et sont utilisées aujourd'hui comme matériel de construction ou ornemental un peu partout sur le lieu historique.
10. **Pont Provencher et Esplanade Riel.** Le pont véhiculaire et la passerelle piétonnière, tous les deux magnifiques, relient Winnipeg et Saint-Boniface.
11. **Promenade Broadway.** Sentier bordé d'ormes qui rappelle la piste historique qui reliait Broadway, du côté ouest de la rivière Rouge, au boulevard Provencher du côté est
12. **A-Channel :** Studio de télévision à la fine pointe de la technologie installé, depuis 1999, dans l'ancien bâtiment de la centrale thermique à vapeur, construite en 1947
13. **Wagons couverts et wagons de passagers** convertis en magasin et en lieu d'interprétation
14. **Manitoba Theatre for Young People :** Ce complexe de 28 000 pieds carrés a ouvert en 1999 et se compose d'un théâtre, de studios d'enseignement et d'ateliers de production et de costumes. En plus de son programme et de ses tournées, la troupe de théâtre, fondée en 1982, élabore et offre des programmes de théâtre éducatifs et donne des cours de théâtre qui compte plus de 1 500 élèves.
15. **La centre Explorez le Manitoba :** Depuis son ouverture en 1993, on y trouve de l'information et des expositions mettant en lumière la diversité de la province.
16. **Édifice Johnston Terminal**
17. L'une des nombreuses **scènes pour artistes ambulants** à La Fourche, où se produisent toute l'année de nombreux artistes talentueux
18. **Marché de La Fourche :** Deux étages occupés par des magasins, des restaurants, des boutiques spécialisées et des bureaux

Locomotives à vapeur à la sortie du bâtiment B&B vers 1950. Le bâtiment abrite aujourd'hui le Musée des enfants du Manitoba (Collection Lacombe, n° 9)

Tout le monde à bord

L'ère du chemin de fer

MINI-VISITE 2

Regardez! La gare de triage est énorme, elle s'étend jusqu'à la rivière. Sur des kilomètres de rails, c'est un ballet incessant de wagons couverts et de locomotives qui s'accrochent et se décrochent. On entend le bruit de wagons qui s'accrochent, le grincement strident des roues, métal contre métal, le grondement des lourdes locomotives et les éclats de voix des ouvriers dans toutes sortes de langues étrangères.

Vue de la gare de triage Est, grouillante d'activité, vers 1914. On voit à la droite l'une des deux écuries qui fait aujourd'hui partie du Marché de La Fourche. (Archives du Manitoba – Gares de triage de Winnipeg – CNR 5, N22655)

Winnipeg est devenue la plaque tournante pour des douzaines de ces entreprises de chemin de fer. Des petits transporteurs par rail locaux aux géants transcontinentaux, les lignes principales et secondaires s'étendent en réseau à travers les terres agricoles, de communauté en communauté, dans toute la prairie. Les wagons tout autour de vous font partie intégrante de cette activité, emportant les nouveaux arrivés et leurs effets personnels vers l'Ouest jusqu'à leurs nouveaux foyers, ou transportant le blé et d'autres produits vers l'Est d'où ils seraient finalement expédiés vers l'Europe.

Mais Winnipeg n'est qu'une escale, vous n'êtes pas encore tout à fait chez vous. Une fois que vous rejoignez le siège du passager, vous repartez pour la collectivité des prairies où vous avez maintenant élu domicile.

Groupe de travailleurs de la Grand Trunk Pacific Railway assis sur la plate-forme élévatrice tournante de la rotonde, vers 1913 (Western Canada Pictorial Index, 482-15461)

Cette photographie, prise pendant les inondations de 1950, illustre parfaitement la nature marécageuse de La Fourche. (Western Canada Pictorial Index, 1440-43611)

Faits saillants de l'ère du chemin de fer

1877 : Arrivée de la Countess of Dufferin par bateau en provenance de St. Paul (Minnesota) : première locomotive à vapeur du Canada.

1881-1882 : Winnipeg devient le siège social du Canadien Pacifique Limitée, grâce aux fonds, terres et allégements fiscaux offerts par le conseil municipal. La gare, la gare de triage et les ateliers de réparation sont construits avenue Higgins, dans le quartier Point Douglas, au nord de La Fourche. Le bâtiment abrite aujourd'hui le Centre autochtone de Winnipeg.

1888 : Le chemin de fer Northern Pacific & Manitoba Railroad (NP&MR) vient du Nord et étend ses rails jusqu'à Winnipeg malgré le monopole du CP. L'année suivante, la compagnie construit sa gare, sa gare de triage et une rotonde à 10 baies à La Fourche. (La rotonde est démolie dans les années 1920, mais la remise des locomotives demeure : c'est aujourd'hui le Musée des enfants.)

L'arrivée, par barge, de la Countess of Dufferin, locomotive à vapeur de la Canadian Pacific Railway, en 1877 (Archives du Manitoba – Transports – Chemins de fer – Countess of Dufferin 2N14)

1901 : Le chemin de fer Canadien du Nord (CNo) remplace les installations du NP&MR, puis forme un partenariat avec le Grand Trunk Pacific Railway (GTPR), ce qui entraîne un agrandissement des gares de triage, ajoutant plus de voies, d'entrepôts et d'écuries.

1911 : Ouverture de la gare Union, rue Main (appelée aujourd'hui la gare VIA Rail). Fruit d'une collaboration entre le GTPR et le CNo, sa construction prend trois ans et sa conception est l'œuvre des architectes new yorkais Warren et Wetmore, ceux-là mêmes qui ont conçu la Grand Central Station de la ville de New York (bâtie de 1903 à 1913).

Années 1920 : Le gouvernement canadien rachète plusieurs chemins de fer en difficulté financière, dont le GTPR et le CNo, créant le chemin de fer Canadien National.

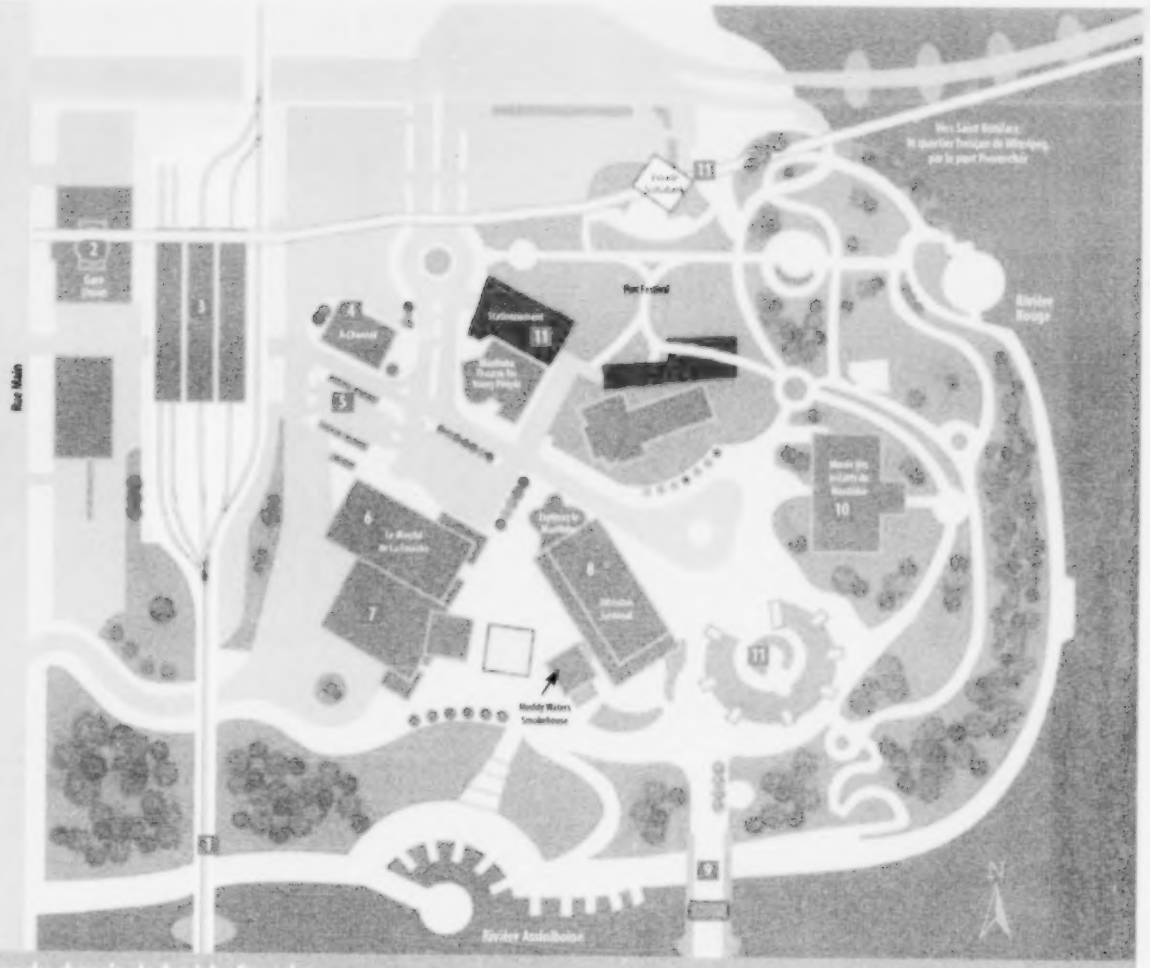
Années 1960 : Le CN exploite la gare de triage Est, jusqu'à ce qu'il déménage dans des installations plus modernes, la gare de triage Symington, dans le secteur Sud-Est de la ville.

1984 : La ligne de chemin de fer de transfert abandonnée, qui longeait la rivière Rouge (reliant la gare de triage à celle du CP), est démantelée et le terrain est aménagé pour donner naissance au pittoresque parc Steve-Juba, puis à la promenade Waterfront (2004), rendant ainsi au public son accès à la rivière.

La gare Union, rue Main, Winnipeg. La gare de triage Est, les ponts Broadway et Provencher, et Saint Boniface à l'arrière-plan (collection de M. Peterson)

Tout le monde à bord

L'ère du chemin de fer MINI-VISITE 2



Rappels de l'ère du chemin de fer à La Fourche

1 Ligne principale du CN. Surélevée à une hauteur de 4,25 mètres (14 pi), la voie de chemin de fer délimite le lieu historique de La Fourche au nord et à l'ouest.

2 Gare Union, 123, rue Main : c'est aujourd'hui la gare VIA Rail, et son architecture lui a valu d'être désignée lieu historique national du Canada.

3 Winnipeg Rail Museum, voies 1 et 2 de la gare VIA Rail. La collection comprend la Countess of Dufferin et de nombreuses autres pièces de machinerie liées aux trains, etc.

4 1947 : Construction de la centrale thermique à vapeur par le CN, pour fournir l'électricité à la gare Union, la gare de triage Est et l'hôtel Fort Garry.

5 Wagons de chemin de fer réaménagés. La voiture CP1355 rouge toscan, construite en 1926 comme « wagon salon buffet », puis convertie en wagon première classe typique pour passagers de 1914 à 1931 (aujourd'hui une boutique). Le wagon mixte (c.-à-d. divisé en un compartiment de passagers et un compartiment de marchandises) de couleur verte, construit en 1924, puis reconstruit par le chemin de fer Temiskaming and Northern Ontario : il servait au transport de marchandises et de passagers (aujourd'hui une boutique). Le fourgon de queue des années 1930, entièrement remis à neuf (ouvert aux visites du public), et deux wagons couverts typiques en bois (dont l'un sert d'espace commercial).

6 L'écurie du CNo (partie nord du Marché de La Fourche) : Construite un an avant celle du GTPR, et légèrement plus grande que cette dernière. Elle a été convertie en garage en 1938 avec des bureaux à l'étage. Elle a été désaffectée au cours des années 1980.

7 L'écurie du GTPR (partie sud du Marché de La Fourche) : Construite en 1910, elle pouvait accueillir environ 100 chevaux et avait un grenier à foin à l'étage. Convertie en garage à la fin des années 1930, elle a été en service jusque dans les années 1980. Les noms donnés aux allées et aux couloirs évoquent les usages passés.

8 L'édifice Johnston Terminal : À l'origine, c'était l'édifice National Cartage dont la construction remonte aux années 1928-1930. Il s'agissait alors d'un complexe pour l'entreposage frigorifique; il servira ensuite d'entrepôt jusqu'en 1977. Vous y verrez au rez-de-chaussée une maquette de la Countess of Dufferin.

9 Le pont de chemin de fer : Avec son énorme contrepoids permettant de relever une section du tablier pour permettre le passage de gros bateaux.

10 L'ancien bâtiment B&B (à l'origine Boiler and Brake Building, puis Bridge and Building Department) de NP&MR : Terminé en 1889, il faisait partie du complexe de la rotonde. C'est le plus ancien bâtiment lié au chemin de fer à La Fourche (abrite aujourd'hui le Musée des enfants du Manitoba; c'est l'édifice Kinsmen).

* **11** Une section **pavée grâce aux pierres** qui jadis recouvraient la majeure partie des terrains de la garde de triage Est. Les pavés de grès servaient aussi de ballast dans les wagons à grains vides qui repartaient vers l'Ouest.

Ils venaient de loin

L'ère de l'immigration

MINI-VISITE 3

Délégation de Mennonites devant le Bureau fédéral des terres en 1873. Le Bureau des terres était une étape importante du processus d'immigration. (Archives du Manitoba, Winnipeg – Bâtiments – Bureau fédéral des terres 1N16088)

Si vous faites partie des derniers groupes d'immigrants arrivant de l'Est du Canada, vous avez beaucoup de chance. Vous avez voyagé en train, arrivant à Winnipeg après un court voyage très pittoresque à travers votre pays d'adoption. Le train est rapide, efficace, confortable et sans risque. Le voyage vers l'Ouest vous montre la grandeur du Canada. Par la fenêtre, vous avez une idée du paysage, du climat et de l'isolement. Vous êtes peut-être passé par les États-Unis, et avez pris le bateau à vapeur au Minnesota. C'est un voyage plutôt agréable même si le bateau s'est échoué quelques fois là où la rivière Rouge est peu profonde.

Par contre, si votre voyage vers l'Ouest date d'avant l'ère du chemin de fer et des bateaux à vapeur, il n'a probablement pas été aussi facile. Après avoir organisé et planifié votre voyage et épargné l'argent nécessaire pendant des mois dans votre pays, vous vous embarquez avec votre famille et vos effets personnels à bord de bateaux pour un voyage imprévisible sur l'océan. Vous arrivez à Winnipeg au terme d'un voyage qui a pu durer jusqu'à trois semaines et qu'on ne peut qualifier que d'extrêmement pénible, au cours duquel vous avez eu à écoper des bateaux qui coulaient, à marcher péniblement dans des marécages, à dormir dans des endroits douteux, à survivre de maigres provisions et à faire la connaissance des moustiques, compagnons de

Le vapeur « International » est le deuxième bateau de ce type à naviguer sur la rivière Rouge. On voit en arrière-plan l'entrepôt de la Compagnie de la Baie d'Hudson (à droite) et Upper Fort Gary (à gauche). Photo prise vers 1873 (Archives photographiques de la Compagnie de la Baie d'Hudson, 1987/363-I-11/2 [N7222])

Baraques d'immigrants dans le quartier « Flats » au nord de l'ancien pont Broadway, vers 1880 (Archives du Manitoba, Winnipeg – Vues, vers 1880 – [1N13783])

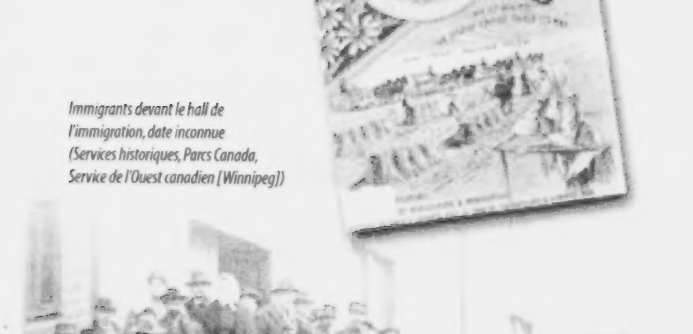
tous les jours. Lorsque vous examinez votre destination finale, vous découvrez que Winnipeg ne compte pas plus qu'une poignée de bâtiments rudimentaires reliés entre eux par des sentiers boueux.

On fait entrer votre famille et beaucoup d'autres dans des cabanes temporaires mises à la disposition des services d'immigration par le gouvernement, en attendant votre départ vers vos fermes situées encore plus loin à l'ouest. Les cabanes sont surpeuplées, la maladie y rôde et il y a peu à manger.

La réalité semble loin des promesses faites par le gouvernement du Canada lorsque vous étiez dans votre village d'Europe. Où sont les terres fertiles? La vie idyllique sur la ferme? Vous vous demandez si quelqu'un se soucie de votre situation difficile.

Première page d'un des nombreux dépliants promotionnels publiés par divers ministères du gouvernement pour persuader les immigrants de s'installer au Manitoba. (Services historiques, Parcs Canada, Service de l'Ouest canadien [Winnipeg])

Immigrants devant le hall de l'immigration, date inconnue (Services historiques, Parcs Canada, Service de l'Ouest canadien [Winnipeg])



Faits saillants de l'ère de l'immigration

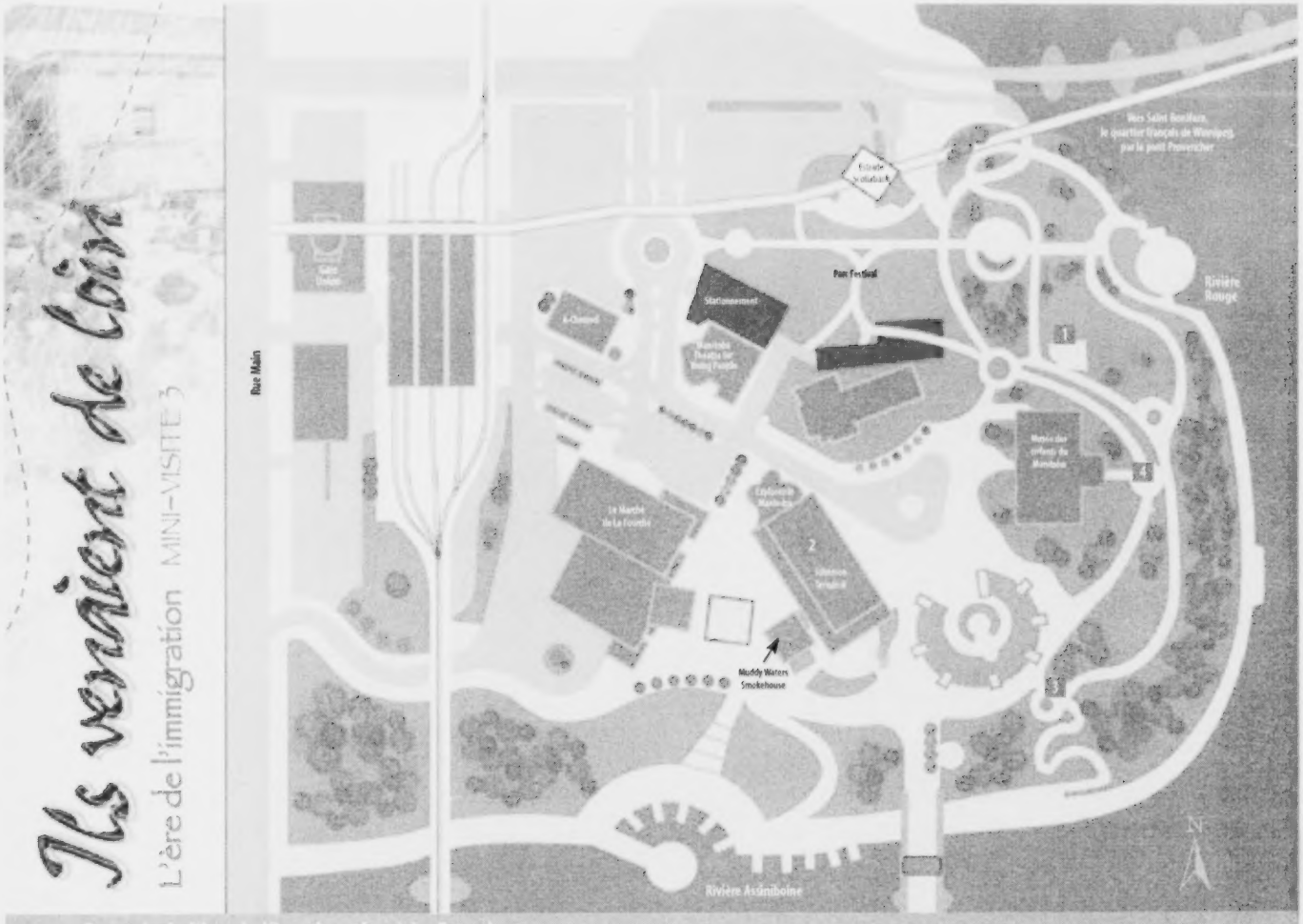
1870 : Le gouvernement canadien entame un travail concerté pour attirer des immigrants britanniques, européens et américains dans les prairies canadiennes afin de peupler le territoire et d'accroître la production agricole. On fait circuler des dépliants et des annonces et vers la moitié de la décennie, le programme porte fruit, ce qui se traduit par l'arrivée à Winnipeg de centaines d'hommes, de femmes et d'enfants.

1872 : En raison de l'afflux des immigrants, le gouvernement canadien fait construire, près de l'embouchure de la rivière Assiniboine, un hangar de l'immigration pouvant abriter environ 25 familles logées dans de petites pièces. Un observateur contemporain a comparé ces pièces à « des enclos de porcherie ». L'année suivante, on termine un deuxième hangar pouvant accueillir de 400 à 500 familles. Normalement, les séjours doivent être de courte durée, une semaine maximum. Ces hangars si mal adaptés sont démolis en 1885.

Années 1870 et 1880 : Le surpeuplement des hangars de l'immigration entraîne l'établissement d'un bidonville. Le grand secteur appelé Flats (espace entourant aujourd'hui l'estrade Scotiabank) était notoire pour ses pauvres conditions de vie, la circulation d'alcool et la prostitution. Les cabanes sont demeurées à cet endroit jusqu'à la construction de la gare de triage du NP&MR, à la fin des années 1880.

Ils venaient de loin

L'ère de l'immigration MINI-VISITE 3



Rappels de l'ère de l'immigration à La Fourche

1. **Plaque d'interprétation** dans le terrain de jeu des Aventuriers du patrimoine
2. **Panneau de Cyril Genick**, au sous sol de l'édifice Johnston Terminal. Genick (1857-1925), surnommé le « tsar du Canada », est arrivé à Winnipeg en 1896 et a été très vite embauché comme interprète, si bien qu'en 1898, il devient employé à plein temps (le premier Ukrainien à faire partie de la fonction publique canadienne). Il a passé les 16 années suivantes à aider ses compatriotes ukrainiens à se sentir plus à l'aise dans leur nouvelle patrie, à se rendre à l'Ouest pour leur trouver et leur réserver des homesteads, et à tenir le gouvernement canadien au courant de la progression de la colonisation.
3. **Emplacement des hangars fédéraux pour les immigrants (de 1872 à 1885)**
4. **Les rivières Rouge et Assiniboine.** Servant aux loisirs, au transport des gens et des marchandises, à irriguer les récoltes et à donner à boire au bétail, les rivières étaient un élément vital de la vie des premiers immigrants dans l'Ouest du Canada.

Des trains comme celui-ci (photo prise en 1927) amenaient les immigrants dans l'Ouest par milliers. Certains restaient à Winnipeg, la plupart continuaient vers l'Ouest jusqu'à leur ferme. (Archives du Manitoba, Foote 466, N2066)

Tableau représentant Upper Fort Garry, date inconnue (The Forks North Portage Partnership)

Soldats en vêtements d'hiver à Upper Fort Garry en 1847 (Glenbow-Alberta Institute, S8.24.41)

Chapeaux de castor,

—balles et perles

L'ère de la traite des fourrures

MINI-VISITE 4

La vie n'est pas facile pour le marchand de fourrures. Vous êtes peut-être l'un des premiers arrivants de l'Europe, un commis venu avec la Compagnie de la Baie d'Hudson (CBH) dans le but d'établir l'un des quelques grands postes du Nord. La vie n'offre pas beaucoup de luxe et les hivers semblent ne pas vouloir finir. Plusieurs décennies plus tard, lorsque la traite s'enfonce de plus en plus à l'intérieur du continent sous l'effet de la concurrence que se livrent les compagnies rivales de l'Est du Canada, vous vous êtes peut-être fait engager comme voyageur, ramant à bord de grands canots vers l'Ouest à partir des Grands Lacs, puis vers les prairies.

Très exigeants physiquement, ces voyages, très durs et ponctués de longs portages, faisaient de nombreuses victimes parmi vos camarades. Pour échapper à un sort similaire, vous avez décidé de vous sédentariser en acceptant la responsabilité de l'un des quelque cents postes de traite et forts répartis dans tout l'Ouest, ou bien, vous avez décidé de vous convertir à l'agriculture et acheté une terre près de la colonie de la rivière Rouge.

Fort Gibraltar II (Fort Garry I) par H.J. Robertson (Archives du Manitoba – Fort Gibraltar – 4N10611)

Charrette de la rivière Rouge tirée par des bœufs, Winnipeg, vers 1875 (Archives du Manitoba, Winnipeg – Vues – 1875-1 N8499)

Mais il y a aussi de bons moments. L'apparat et les cérémonies des jours de traite, la joie qu'apportaient un chargement de marchandises et des nouvelles d'Europe, l'odeur du pain tout frais et la gigue de la rivière Rouge.

Le confluent de deux grandes rivières était évidemment important pour le commerce des fourrures, ainsi que pour rencontrer les bandes autochtones locales et discuter avec elles. Sur une période de 130 ans à partir de 1738, quatre différents forts de traite des fourrures ont existé dans les limites du lieu historique national de La Fourche d'aujourd'hui.

Certes le commerce n'avait rien d'une nouvelle activité pour les groupes des Premières nations; les bandes autochtones se livraient à de nombreux échanges entre elles depuis bien des générations avant l'arrivée des Européens, d'où la présence de matériaux provenant de centaines, voire de milliers, de kilomètres de là.

Le produit le plus prisé était la peau de castor, dont on fabriquait les plus élégants chapeaux. Toutefois, la liste de fourrures et d'autres matériaux expédiés en Europe (tels que des plumes de grues blanches d'Amérique et de cygnes utilisées comme plumes à écrire) était très longue.

Faits saillants de l'ère de la traite des fourrures

1670 : Constitution de la Compagnie de la Baie d'Hudson (CBH) : elle établit des postes de traite le long de la baie d'Hudson.

1737 : L'explorateur français Pierre Gaultier de Varennes, Sieur de la Vérendrye, atteint le confluent des rivières Rouge et Assiniboine. Ces rivières lui doivent d'ailleurs leur nom, de même que leur jonction géographique nommée par erreur La Fourche (The Forks). Un an plus tard, il établit le fort Rouge, mais ce dernier ne dure que dix ans.

1784 : Constitution de la Compagnie du Nord-Ouest (CNO) à Montréal par des marchands écossais qui emploient des voyageurs francophones. L'établissement de postes dans les plaines de l'Ouest, provoque une concurrence souvent amère et violente entre les deux compagnies de traite des fourrures, concurrence qui se poursuit jusqu'à ce qu'elles fusionnent en 1821.

La traite entraîne l'apparition des Métis, enfants nés de mères amérindiennes et de pères francophones ou anglophones. Distincte et farouchement indépendante, cette nouvelle société joue un rôle de première ligne dans les événements qui finiront par façonner l'avenir de l'Ouest du Canada. Ils étaient chasseurs, piégeurs, guides, interprètes, guerriers, transporteurs, approvisionneurs, agriculteurs et marchands.

1810 : La CNO construit le fort Gibraltar, près de l'emplacement actuel du terrain de jeux des Aventuriers du Patrimoine, mais la CBH le détruit dès 1816. Le fort Gibraltar II est construit dans les environs immédiats l'année suivante.

1812 : Thomas Douglas, 5e comte de Selkirk et principal actionnaire de la CBH, établit la première colonie permanente axée sur l'agriculture à l'ouest des Grands Lacs. Des groupes d'agriculteurs dépossédés (des Écossais pour la plupart) s'installent sur des terres à l'ouest de la rivière Rouge, à plusieurs milles au nord de La Fourche. En dépit des difficultés énormes des premières années, de la faim et de la rancœur des marchands locaux, la communauté, connue à l'origine comme la colonie de Selkirk, s'épanouit.

Charrettes de la rivière Rouge appartenant à des Métis dans les prairies, vers 1858 (Archives du Manitoba – Transports – Charrettes de la rivière Rouge 45, N22654. Photographie prise par B.F. Upton. D'après l'original de la Minnesota Historical Society)

Vue du fort Douglas pendant l'été 1822. Le fort se trouvait au nord de La Fourche. (Archives du Manitoba – Fort Douglas 2 N10106)

1813 : La CBH construit le fort Douglas à environ 2,5 kilomètres au nord de La Fourche. Il est brûlé entièrement par un groupe d'employés de la CNO et de quelques complices métis en 1815.

1813-14 : Selon un relevé préliminaire, les fermes étaient établies sur une longue et étroite bande de terrain, la plupart ne mesurant que quatre chaînes de largeur (soit 264 pi ou 80,5 mètres) mais s'étirant jusqu'à la rivière Rouge. Des observateurs de l'Ontario les appelaient par dérision des « lanières agricoles ».

1821 : Après la fusion des deux compagnies, la CBH décide d'installer son quartier général dans le fort Gibraltar II, le rebaptisant Fort Garry, d'après l'officier de la Compagnie qui a orchestré la fusion. Le fort fait partie de la ferme expérimentale de la CBH dans les années 1830 et est finalement démoli peu après la grande inondation de 1852.

La fusion signifie pour beaucoup la perte de leur emploi. D'après certains estimés, ce sont les deux tiers de la main d'œuvre qui se retrouvent sans emploi. Cette perte combinée avec la disparition des bisons pousse de nombreuses personnes à se mettre à l'agriculture et à acheter des terres des deux côtés des rivières Rouge et Assiniboine au nord et à l'ouest de La Fourche. Là encore, les terres sont divisées en lots riverains.

1835 : La Fourche devient le centre administratif pour la traite des fourrures dans l'Ouest et, en tant que tel, la CBH choisit de construire un nouveau fort, baptisé Upper Fort Garry et entouré de murs en pierres de cinq mètres de hauteur. Des ajouts sont faits en 1852. À l'exception de la porte nord, le fort est démoli dans les années 1880 pour permettre l'élargissement de la rue Main.

Chapeaux de castor,

L'ère de la traite des fourrures

MINI-VISITE 4

Rappels de l'ère de la traite des fourrures à La Fourche

1. Emplacement probable du **fort Rouge, sur la pointe Sud**, premier poste de traite des fourrures construit à La Fourche
2. **Plaque décrivant le fort Rouge**
3. **Plaque de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada en l'honneur de La Vérendrye**
4. **Plaque décrivant le fort Gibraltar I (1810-1816)**
5. **Emplacement du complexe minoterie et moulin à grains de la CBH (de 1874 à 1907)**
6. **Fort Gibraltar II (1817-1821)**
7. **Écuries de la ferme expérimentale**
8. **Upper Fort Garry (entrée Nord)**

Vue de Upper Fort Garry depuis la berge opposée de la rivière (Archives du Manitoba – Fort Garry 37/1 N16288)

Les premiers habitants

L'ère des Autochones

MINI-VISITE 5

Les Autochtones étaient engagés pour de nombreuses tâches de la traite des fourrures, y compris le transport (Services historiques, Parcs Canada, Service de l'Ouest canadien [Winnipeg])

On détient des preuves, sous forme de vestiges de campements, que de petits groupes de chasseurs et de cueilleurs autochtones ont occupé La Fourche il y a 6 000 ans. Ces groupes, à la poursuite du gibier et à la recherche d'endroits abrités pour l'hiver, ont occupé la région de façon sporadique pendant de nombreuses générations.

Représentation d'un camp autochtone traditionnel (Services historiques, Parcs Canada, Service de l'Ouest canadien [Winnipeg])

Il y a quelque 3 000 ans, on commence à établir des campements dans le secteur, et ce, pour des périodes prolongées. Il s'agissait d'un arrêt important dans la vie de la population, qui se déroulait au rythme des saisons. La Fourche était un lieu privilégié pour des activités telles que la chasse, la pêche et la cueillette de baies et d'autres produits alimentaires. À mesure que des groupes ont installé leur campement dans le secteur, d'autres activités sont apparues, telles que la confection de vêtements, la fabrication d'outils et d'armes, et des jeux.

La Fourche, qui regorgeait de nourriture et occupait un emplacement stratégique au confluent de deux rivières importantes, était aussi le lieu d'activités cruciales de commerce et de rencontre pour trois groupes distincts d'Autochtones : les Cris du Nord et de l'Ouest, les Anishinabes (Ojibway) de l'Est et enfin, les Nakotas (Assiniboine) et les Mandans du Sud.

Vous pourriez faire partie d'une petite bande familiale, campant non loin de la rivière et essayant d'attraper plusieurs espèces de poissons dont les eaux boueuses regorgent. Ou vous pourriez cueillir des baies dans les environs, ou encore, tendre des pièges pour attraper les innombrables animaux et oiseaux sauvages, particulièrement pendant l'été lorsque la sauvagine migratrice habite les secteurs marécageux situés le long des rivières.

Faits saillants de l'ère des Autochtones

Une étude attentive des **excavations** faites pendant l'aménagement de La Fourche a permis de découvrir des lieux de campement dont certains, découverts près du bâtiment du Marché de La Fourche (à une profondeur de 6 mètres ou 20 pi), datent de 6 000 ans. D'autres, trouvés près de l'édifice Johnston Terminal (à 3 mètres ou 10 pi de profondeur), datent de 3 000 ans.

Parmi les **artefacts** déterrés des sites de fouille plus anciens (plus profonds dans le sol), notons des os de poissons-chats et des éclats de roche avec lesquels on fabriquait les outils. De sites plus récents, on a retiré des os de poisson, de wapiti, de bison et de chevreuil, de la poterie d'argile, et des pointes de harpon, de lance et de flèche fabriquées avec un matériau provenant d'aussi loin que le Texas, tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Peinture de l'artiste Peter Rindisbasher représentant un groupe de Saulteaux voyageant en hiver, vers 1825 (Archives du Manitoba – Établissement de la rivière Rouge – 14N7553)

Campement autochtone près de La Fourche en 1866 (Archives du Manitoba – Indiens 4 – N10985)

La **découverte** d'une houe fabriquée à l'aide d'une épaule de bison laisse croire que l'on pratiquait aussi une certaine forme d'agriculture à La Fourche.

Selon l'histoire orale autochtone, une rencontre de paix a eu lieu à La Fourche il y a environ 500 ans, rassemblant un nombre impressionnant d'Autochtones pour discuter et faire du commerce.

L'utilisation du secteur par les **Premières nations** a changé du tout au tout après l'arrivée des Européens, et encore davantage durant l'ère du chemin de fer, car La Fourche était alors presque complètement fermée au public.

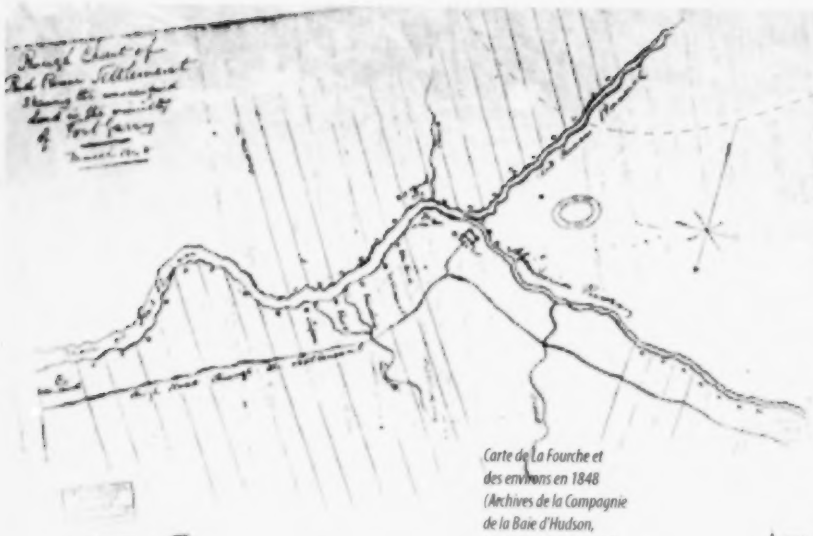
Les **paiements prévus** par les traités ont toujours lieu, encore aujourd'hui, à La Fourche.

Les premiers habitants

L'ère des Autochtones MINI-VISITE 5

Rappels des Premières nations à La Fourche

1. **Pointe Sud :** Emplacement probable du fort Rouge, mais l'endroit devrait servir à l'avenir à mettre en évidence l'utilisation du secteur par les peuples des Premières nations.
2. **« L'harmonisation de l'esprit » :** Créé par Natalie Rostad Desjarlais. Il s'agit d'un hommage moderne à la communauté autochtone.
3. **Bâtonnets à jouer.** Utilisés pour les jeux de devinettes, ces articles répandus ont été trouvés dans la plupart des sociétés autochtones canadiennes. Chaque bâton porte des inscriptions précises qui déterminent son nom et sa valeur; pendant un jeu, on pouvait utiliser de 10 à plus de 100 bâtons.
4. **Cercle commémoratif Oodena :** Hommage aux Autochtones fondé sur les histoires et les lieux sacrés des peuples qui ont visité le secteur depuis au moins 6 000 ans.
5. **Chasse aux bisons :** Sculpture qui surplombe l'amphithéâtre.
6. **Nœud autochtone** (*J'étais libre avant*, dans l'espace jusqu'aux étoiles), décrivant la migration saisonnière et les activités des groupes autochtones.



Carte de La Fourche et des environs en 1848 (Archives de la Compagnie de la Baie d'Hudson, Cartes et plans G.1/320)

De l'eau, de l'eau, partout!

Les rivières MINI-VISITE 6

La rivière Assiniboine commence son voyage à 960 kilomètres à l'ouest et s'écoule en dessinant de nombreux méandres de la Saskatchewan jusqu'à La Fourche. La rivière Rouge, plus large, prend naissance au Dakota du Nord (États-Unis) et se jette dans le lac Winnipeg au nord; elle parcourt une distance d'environ 800 kilomètres pour une dénivellation de 60 mètres de la frontière internationale au lac Winnipeg.

Ces deux rivières ont toujours été d'importantes voies de transport : d'innombrables canots et bateaux York remplis de marchandises ont navigué sur ces eaux boueuses. Elles ont aussi fourni de la nourriture pour les humains et on s'est servi du bois d'œuvre bordant les rives comme combustible et comme matériel pour bâtir des abris et fabriquer des outils et des armes.

À mesure que la population s'est accrue le long des rivières et que la technologie a progressé, on a vu sur les cours d'eau toutes sortes d'embarcations jusqu'à l'apparition des bateaux à vapeur à la fin des années 1850. Au cours de la deuxième moitié du siècle, on a pu voir et entendre ces embarcations lentes et rustiques naviguer laborieusement sur les rivières, certaines étant extrêmement bien équipées et luxueuses.

Les rivières avaient aussi leur utilité en hiver, servant régulièrement pour le transport et les loisirs. Une fois la glace fondue, les traversiers jouaient un rôle important et plusieurs faisaient la liaison entre La Fourche et Saint-Boniface à l'est, et entre La Fourche et la pointe Sud. Ils faisaient passer des animaux, des véhicules, des gens et des marchandises d'une rive à l'autre. On a fini par les remplacer par des ponts, les premiers construits à partir de structures à pontons, les suivants constitués de travées permanentes en acier et béton.

Vue de Winnipeg depuis l'est de la rivière Rouge en 1912. Les nombreux ponts, la gare de triage et la gare Union font tous partie de La Fourche. (Archives du Manitoba, N8374)

Faits saillants concernant les rivières

1826 : En raison de la topographie plane et du drainage médiocre de la région, la vallée de la rivière Rouge a connu, périodiquement, d'importantes inondations. Depuis que l'on consigne des données, l'inondation de 1826 a été la plus grave. Le niveau de la rivière a monté de plus de 3 mètres (9 pi) en un jour, et à son maximum, il dépassait le niveau normal d'été de plus de 9 mètres (30 pi). C'est dire qu'il y avait plus d'un mètre (4 pi) d'eau à l'endroit où se trouve aujourd'hui l'intersection de l'avenue Portage et de la rue Main.

1859 : Arrivée du premier bateau à vapeur à La Fourche, en provenance des États-Unis. Il porte le nom d'Anson Northup en l'honneur de son premier capitaine. Les voyages en bateau à vapeur connaissent un déclin dans les années 1860, puis une reprise rapide dans les années 1870, jusqu'à l'avènement du chemin de fer dans les années 1880. Les derniers voyages en bateau à vapeur datent, pour la rivière Rouge, de 1909, et pour la rivière Assiniboine, de 1913.

Construite en 1908 sur le même site que les trois précédentes, la cathédrale catholique romaine de Saint-Boniface fut détruite par un incendie désastreux en 1968 (Archives de l'Université du Manitoba, collection du Winnipeg Tribune PC 18/5774/18-4922–021). Une nouvelle église a été construite à l'intérieur des murs de l'ancienne cathédrale qui n'avaient pas été détruits par l'incendie.

1882 : Les ponts, d'abord temporaires et flottants sur pontons, puis permanents avec travée en acier, font partie de l'histoire de La Fourche depuis la construction du pont Broadway en 1882.

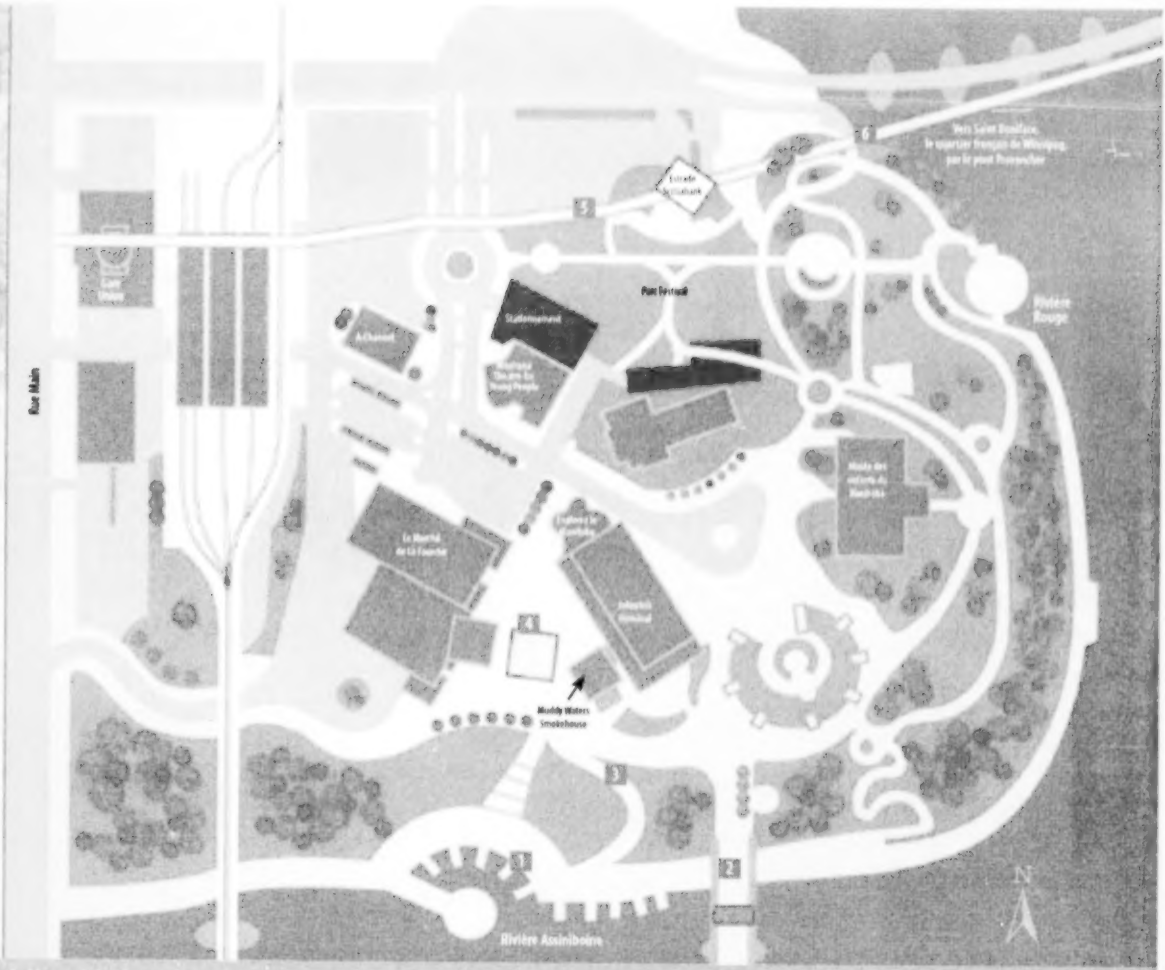
Données sur les inondations : Notez bien que la célèbre intersection de Winnipeg, Portage et Main, se trouve à environ 760,0 pi au-dessus du niveau de la mer et le niveau normal d'été de la rivière Rouge est de 734,6 pi. Les chiffres d'après 1966 sont plus bas, en raison principalement de la construction du canal de dérivation de Winnipeg (entre 1962 et 1968), canal de 40 kilomètres qui permet de dériver l'eau en excès de la rivière Rouge autour de la ville.

Année	Ampleur (pieds au-dessus du niveau de la mer)
1826	764,1 pi
1852	762,3 pi
1861	760,4 pi
1948	750,7 pi
1950	757,9 pi
1966	753,9 pi
1979	746,9 pi
1996	747,0 pi
1997	752,1 pi

Une des premières photographies de Saint-Boniface prise depuis la berge ouest de la rivière Rouge vers 1858 (Archives du Manitoba, collection Hime – 6 N10833. Prise par H.L. Hime). Donnée en 1818 à l'Église catholique romaine par Lord Selkirk, actionnaire de la Compagnie de la Baie d'Hudson, Saint-Boniface, petite collectivité agricole, est devenue une ville moderne – la plus grande collectivité francophone à l'ouest du Québec et le centre culturel francophone de l'Ouest du Canada. À gauche, on peut voir la cathédrale catholique romaine et, à droite, le couvent des Sœurs grises, qui est maintenant le Musée de Saint-Boniface.

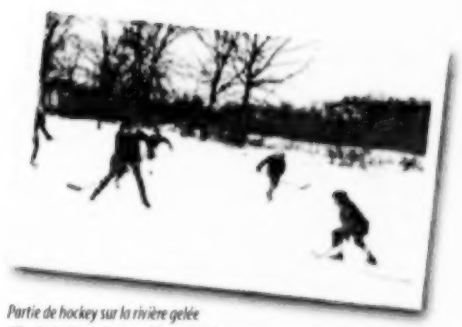
De l'eau, de l'eau, partout !

Les rivières MINI-VISITE 6



Rappels des rivières à La Fourche

1. **Port historique de La Fourche**, sur l'ancien site d'un entrepôt de la Compagnie de la Baie d'Hudson, d'un quai et même d'un dépotoir de la ville de Winnipeg
2. **Ancien pont de chemin de fer.** Il a été conçu avec un gros contrepoids qui permettait de soulever le tablier du pont pour permettre le passage de gros bateaux à vapeur (cette fonction n'a finalement jamais été nécessaire).
3. **Niveaux d'eau** lors des grosses inondations le long du Mur du temps
4. **Marques d'inondations** sur le pilier nord-ouest de la Plaza de La Fourche, y compris la marque de l'inondation du siècle de 1997
5. **Le pont Provencher et l'Esplanade Riel**
6. **La promenade Broadway,** rétablissant symboliquement la liaison historique entre Winnipeg et Saint-Boniface, via Broadway et le boulevard Provencher. Cette liaison a été coupée par la construction de la gare Union, rue Main, en 1911. La promenade est bordée d'ormes, ce qui embellit le sentier.



Partie de hockey sur la rivière gelée
(The Forks North Portage Partnership)

Remerciements :

Merci aux membres bénévoles du Comité consultatif sur le patrimoine de La Fourche qui ont été d'une aide extrêmement précieuse et en particulier aux membres du sous-comité composé de Barb Ford, Dave McDowell et Greg Thomas. Nous sommes aussi reconnaissants à Jeff Palmer, du partenariat The Forks North Portage Partnership, dont le travail assidu et le leadership ont permis la réalisation de ce projet.

Publié par **The Forks Renewal Corporation, 2005**
Recherche/rédaction : **Murray Peterson, Peterson Projects**
Conception graphique : **Jones Communications**

The Forks Renewal Corporation
201-One Forks Market Road
Winnipeg (Manitoba) R3C 4L9
Tél. : 204.943.7752
Téléc. : 204.943.7915

Pour en savoir plus, veuillez consulter notre site Web à **www.theforks.com**

Imprimé au Canada